notiziario della SAT DLF Udine

Numero 4 Anno 2 (1) Gennaio 1997

Siti fotografici: Pontebbana

Molti appassionati di ferrovia sono anche fotografi dilettanti. Questo e altri articoli sono dedicati a loro, ma anche chi non si dedica usualmente alla fotografia ferroviaria potrà trovare uno spunto per fare delle salutari passeggiate all'aria aperta osservando quel mezzo di trasporto che tanto ci appassiona.
Perciò questi articoli non vogliono essere uno sterile elenco di siti fotografici, ma ci si augura che possano bensì costituire una modestissima fonte di indicazioni e si spera che siano una buona spinta a tutti coloro che siano dotati di un minimo spirito d'osservazione e di avventura per andare a cercare degli altri siti (magari più spettacolari) e, perché no, di stare qualche ora in mezzo alla natura.

Linea Pontebbana

Iª parte: tratta Pontebba/Pontafel - Malborghetto/Malborghet

Si parte da Pontebba seguendo la SS 13 in direzione Tarvisio. Sulla sinistra, all'altezza dell'uscita del casello autostradale, si può vedere l'ampia spianata del costruendo autoporto; qui nei pressi della sua radice settentrionale (verso cioè il paese di Laglesie San Leopoldo) al margine di un campo si trova un crocifisso: con l'uso di un'ottica adeguata si può riprendere il suddetto crocifisso con sullo sfondo il treno.
Proseguendo lungo la statale poco dopo l'abitato di Bagni di Lusnizza si incontra un ponte su cui passa la ferrovia. Questo ponte permette ai treni di scavalcare il Fella e la SS 13; appena lo avrete sottopassato troverete sulla destra una stradina: imboccatela. Arriverete immediatamente ad un passaggio a livello, parcheggiate l'auto in modo da non intralciare il traffico, che è scarso, ma qualcuno passa sempre. Qui è possibile effettuare le foto da due angolazioni:
a) con i treni provenienti da Pontebba suggerisco di fare un'inquadratura con la macchina posta a livello dell'asfalto (o pochi centimetri più alta) avendo cura di riprendere anche la sbarra con il treno in secondo piano (possibilmente un locomotore). Al mattino la luce è più favorevole.
b) con i treni provenienti da Tarvisio è consigliabile effettuare la ripresa inserendo nell'inquadratura il bosco poco distante e composto da molte piante a foglie caduche (perciò foto dai bei colori soprattutto in autunno). L'inserimento di detto bosco è facilitato dal fatto che i convogli passano molto vicino ad esso. La stessa inquadratura è interessante anche all'inverso, con la cura di inserire le montagne solitamente innevate fino alla primavera (maggio).
Lasciato questo sito si prosegue lungo la statale fino alla località di Santa Caterina, ove è posta la stazione di Bagni di Lusnizza. Si noti la notevole distanza con l'omonimo abitato che noi abbiamo oltrepassato prima di giungere al secondo sito. La macchina è meglio parcheggiarla qui, il posto non manca.
La statale poco più avanti imbocca un ponte; a fianco ad esso sulla destra si trova una piccola stradina che si inoltra nel bosco. Questa è percorribile anche in auto, ma cosa c'è di meglio di una bella e sana passeggiata tra il verde? Il percorso non è impegnativo ed è lungo, tra andata e ritorno, al massimo 3 km. Dopo poche decine di metri dall'inizio della stradina si trova un primo posto, ma percorrendo ancora un po' di strada si arriva al punto che per me vale tutta la camminata. Quando vi giungerete noterete sulla vostra destra, schermato da piante, un edificio; attraversate queste piante (non ci sono spine!) e vi ritroverete in un campo al cui margine si trova la ferrovia, che qui è in curva ed in continua ascesa; sullo sfondo un'estesa abetaia e come quinte delle cime rocciose. Consiglio personale per una bella foto? Fare in modo che il grosso albero (penso una quercia) che si trova accanto all'edificio e una parte di questo (probabilmente un fienile tutto in pietra - parzialmente rovinato - con tetto in lamiera) siano compresi nella foto con il treno in secondo piano e a chiudere il quadro le cime. Se tutto viene fatto bene, l'effetto sarà una foto simile a quelle della tanto blasonata Pusteria e invece l'avrete fatta sulla tanto bistrattata Pontebbana... Comunque, battute a parte, il sito si presta anche ad altre inquadrature che la vostra sensibilità e fantasia vi suggeriranno.
Il terzo sito è poco oltre. Si tratta di un ponte in ferro che scavalca fiume e strada; unica raccomandazione: qui la macchina fotografica deve essere pronta allo scatto dato che a volte i treni arrivano improvvisamente.
Lasciata questa zona ci si dirige verso l'ultimo sito di questa prima parte. Arrivare è facilissimo: giunti a Malborghetto (il paese resta sulla sinistra rispetto il senso di marcia) girate a destra seguendo le indicazioni stazione. Giuntivi e prestando attenzione ed eventuali convogli in transito, vi portate di fronte al bel edificio della stazione, magari dopo aver chiesto al personale il permesso. Qui le foto migliori verranno fatte con i treni provenienti da Pontebba, avendo cura di riprendere sia il portale della galleria attigua alla stazione che l'edificio della medesima.

Denis Carlutti

Scalo di Cervignano finalmente al via

Il 27 gennaio, dopo ben 36 anni dai primi progetti e 20 anni di lavori, con l'arrivo e lo smistamento del primo treno è iniziato il funzionamento dello scalo di Cervignano. Maggiori notizie sul prossimo numero.
invece a seguito l'apertura dello scalo di Cervignano è stata annunciata la chiusura dello scalo di Pontebba dal mese di giugno.

Pontebbana ultimo atto

L'ultimo atto della ferrovia Pontebbana - tratta Carnia-Pontebba - è iniziato nella 2ª metà di ottobre con la demolizione del binario a partire da Pontebba (ingresso galleria S. Rocco).
L'opera di smantellamento è giunta allo scambio d'ingresso di Chiusaforte, dove è stata sospesa per l'arrivo dell'inverno. Nella stazione di Chiusaforte sono rimasti solo il 1° ed il 2° binario, tutto il resto dell'armamento è stato demolito. In questa stazione sono state accatastate tutte le rotaie ed è stato ricoverato il treno cantiere o treno ramazza. Il binario viene tagliato in pezzi lunghi quanto un pianale e successivamente caricato su tali carri completo di tutte le traversine.
Il treno ramazza è così composto: locomotiva diesel tipo V 260 (ex V 60) appartenuta alle DB e ora della ditta Semenzato Luciano di Padova. Questa ditta è già nota in regione per vari lavori effettuati, fra tutti il rinnovamento del binario sulla Udine-Cividale. Il diesel è in color turchese con le estremità bianche. Ad esso sono agganciati una decina di pianali, tutti (tranne uno FS) materiale ex DB. Alcuni di essi per la struttura che presentano sembrerebbero telai di carrozze e almeno uno di essi è poggiato su carrelli Görlitz.

Questo treno ramazza si può riprodurre in scala HO utilizzando i seguenti modelli:
Locomotore Roco art. 43261 DB 260 o art. 43261.1 o 43261.2 loco da cantiere rispettivamente Cariboni o ICE (stesso modello DB ma italianizzato).
Pianali di qualsiasi marca, purché non molto lunghi (es. Roco art. 46490).
Il carico sarà di spezzoni completi di binario della stessa lunghezza dei pianali. La rotaia deve essere colorata di ruggine e le traversine sporcate. Un tocco di maggior realismo potrà essere dato dalla sporcatura delle estremità delle rotaie con un grigio medio in modo da simulare il taglio del cannello. Per una migliore resa dei carri si consiglia di cospargere il piano di carico con ghiaino e/o sabbia di colore grigio/bianco di pezzatura molto fine dato che nella realtà caricando le rotaie viene anche caricata un po' di massicciata. Non è necessario caricare tutti i carri, ma bisogna sporcarli tutti. Detto questo.....buon lavoro!

Denis Carlutti

Al momento di chiudere questo numero ci è giunta notizia che i lavori di smantellamento sono già ripresi.

Piste ciclabili al posto dei binari

Stanno per concludersi i lavori di costruzione di una pista ciclabile sul tracciato che fu sede della tranvia Udine-San Daniele tra i paesi di Martignacco e Villalta di Fagagna.

Scomparirà un'altra traccia di ferrovia per far posto ad una pista ciclabile.
Infatti il comune di Tarvisio ha in progetto di costruire una pista ciclabile sul sedime della ex linea per Fusine in Val Romana e Jesenice partendo dalla località di Tarvisio Boscoverde, sede tra l'altro della futura stazione di confine della costruenda nuova Pontebbana.
La linea in questione era stata costruita dagli austriaci ed era parte integrante dell'importante relazione che da St. Valentin-Stejr andava a Laibach, l'attuale Lubiana. Questa tratta è stata inaugurata il 14 dicembre 1870 e tutto l'insieme della ferrovia con le sue linee di diramazione e/o secondarie, nelle quali va compresa la Tarvis (Tarvisio C.le) - Pontafel (Pontebba), era conosciuto con la sigla K.R.B., cioè Kronprinz Rudolf Bahn.
Con la costruzione della linea delle Caravanche la nostra perdette molto della sua importanza e divenne una secondaria. In seguito alla vittoria italiana nella Iª guerra mondiale (1918) la linea divenne valico internazionale tra i regni di Jugoslavia e d'Italia.
Proseguì così a vivacchiare fino alla 2ª guerra mondiale con tutti i suoi sconvolgimenti sia immediati che successivi, fra questi ultimi la scomparsa dei due regni divenuti repubbliche e l'inizio della contrapposizione fra i blocchi est-ovest, la cosiddetta guerra fredda, che portò alla chiusura del valico ferroviario di Fusine. Questo fu per la nostra linea un colpo mortale; la linea infatti divisa in due tronconi, in Jugoslavia la Jesenice-Ratece e in Italia la Tarvisio C.le-Fusine. Entrambe funzionarono fino agli ultimi anni '60.
Per concludere una battuta: sembra che qui in Italia al posto delle rotaie si debba sempre mettere la gomma sia essa di un autoservizio sostitutivo o di biciclette.....

Denis Carlutti

Incidenti ferroviari

Il 28 novembre a Pordenone i macchinisti di un treno merci non si sono accorti di essere stati instradati su un binario tronco e dopo avere divelto il paraurti l'E 652.009 che trainava il convoglio di cisterne cariche di stirolo ha finito la sua corsa sul marciapiede del primo binario. Fortunatamente le cisterne hanno retto all'urto perché in caso contrario ci sarebbe stata una fortissima esplosione con gravi danni.

Il 2 dicembre ad un passaggio a livello nei pressi di Palmanova un'elettromotrice ALe 803 ha travolto un'autocisterna che era rimasta imprigionata tra le sbarre, nonostante il tentativo dell'autista di segnalare il fatto al macchinista.

Claudio Canton

Notizie flash

Il 7 e l'8 novembre 1996 la locomotiva E 402.022 ha effettuato una serie di prove sulla Pontebbana ed in particolare sulla nuova tratta in galleria tra Carnia e Pontebba. La macchina era accoppiata con la carrozza "Misure elettriche 2" e scortata da una E 652 di Udine. Durante le prove ha anche trainato un pesante treno merci di 1100 t.

Enrico Ceron

La provincia di Udine ha stanziato 50 milioni per ripristinare il raccordo ferroviario Carnia-Tolmezzo. Principalmente verranno sostituite le traversine ormai marce con altre in cemento lungo un tratto di 300 metri di binario in prossimità del cavalcavia autostradale di Amaro. Questo importo garantirà la copertura del 90% della spesa prevista; il rimanente 10% sarà a carico del Consorzio Industriale di Tolmezzo, proprietario della tratta.

Claudio Canton

E' stata appaltata la costruzione di un raccordo ferroviario tra la stazione di Casarsa e la zona industriale di San Vito Ponterosso. Il binario seguirà per un tratto la linea Venezia-Udine per poi dirigersi verso la zona industriale.

Marco Miconi

La 625.100 in occasione di un viaggio organizzato per i giornalisti sulla Pedemontana si è presentata accoppiata con il tender della 740.108. Infatti la 740 è in officina poiché è stato deciso il rifacimento di tutte le sue bronzine, pertanto la 625 rimane a disposizione per eventuali treni a vapore con il tender da 22 m³ in quanto il proprio, da 12 m³, si è dimostrato insufficiente per i viaggi sulle linee della nostra regione a causa della scarsità di rifornitori. Carlo Pravisano

La 625.100 è stata anche riverniciata dal nostro socio Carlo Pravisano.

Dal 1º gennaio la Ferrovia Udine-Cividale è passata per tre anni sotto la gestione del Trasporto Locale delle FS. Roberto Chiandussi

La carrozza centoporte mista a tre assi del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio è stata utilizzata per un'esposizione a San Donà di Piave. In questa località è stata completamente ricoperta di graffiti dai soliti vandali. Attualmente i soci del Museo, molto indignati per il fatto, sono impegnati nel gravoso lavoro della ripulitura.
Speriamo non succeda la stessa cosa o che venga danneggiata la 880.051 che sarà esposta nello stesso luogo fino al 3 marzo. Roberto Chiandussi

Curiosità ferroviarie

Cominciano a circolare le carrozze ed i carri merci con la nuova colorazione adottata dalle FS.

In composizione con l'E 845, detto "il Napoli" per la sua destinazione, è stata notata una vettura UIC X rosso fegato con il nuovo stemma FS.

Fugace apparizione di un D 445 a Udine. La locomotiva nei colori per treni navetta è stata vista partire isolata alla volta di Venezia il 3 novembre 1996. Per vedere comunque queste macchine in attività basta andare sulle linee che si diramano da Treviso ove effettuano alcuni treni, avendo avuto il deposito locomotive di tale località 11 D 445 in assegnazione.

Le E 444R trainano anche i treni merci (ad alta velocità? n.d.r.). Infatti lo scorso 31 dicembre un treno merci è partito da Udine alla volta di Venezia trainato dall'E 444R.089.

Sono stati annunciati per il 14 maggio, il 18 giugno, il 27 agosto e l'1 ottobre viaggi speciali del V.S.O.E. Orient Express sul tragitto Venezia-Vienna-Praga. Quindi, se questi viaggi saranno confermati, vedremo questo convoglio transitare sulla Venezia-Tarvisio.

D. Carlutti/C. Canton/L. Toneguzzo

835 a Gemona

Il nostro socio Sergio Menegon ha acquistato la locomotiva 835.034 che apparteneva ad un privato di San Polo di Piave e l'ha monumentata a fianco dell'E 626.188 - già di sua proprietà - nel piazzale dell'Hotel Willy di Gemona del Friuli. I lavori di restauro vanno a rilento a causa delle avverse condizioni atmosferiche.
Sono invece sorti molti dubbi sulla marcatura della locomotiva: infatti tutti i pezzi risultano punzonati con il numero 835.069, mentre sui panconi è pitturato il numero 034. Sono in corso ricerche per stabilire il numero giusto.

Udine-Marseille e ritorno

Potrebbe essere la richiesta formulata da un viaggiatore presso un qualsiasi sportello di una stazione ferroviaria quello che il titolo di questo articolo lascia intendere, invece è il viaggio che il gruppo vapore vivo intraprese nel mese di giugno scorso, per festeggiare assieme ai VAP (Vaporistes Amateurs de Provence) la nascita della loro nuova sezione, quella dedicata agli autocostruttori di modelli di battelli a vapore.
La visita agli amici di Marseille maturò nei mesi invernali a seguito dei pressanti inviti continuamente formulati dagli stessi, quindi il 13 di giugno armati fino ai denti (si fa per dire), comunque carichi di locomotive e necessario per le stesse ed il personale ci avviammo a notte fonda verso la Francia. Il viaggio fu splendido, complici le ottime condizioni meteo e lo scarso traffico presente sull'autostrada, tutto questo ci permise di ammirare la favolosa Riviera Ligure di Ponente e l'altrettanto splendida Costa Azzurra. Brevi ma interessanti le soste al Principato di Monaco e a Nizza. Poi nel primo pomeriggio l'incontro con l'amico Willy, segretario dei VAP, presente all'uscita dell'autostrada, quindi tutti assieme dal presidente Renè Pagnon che assieme alla gentil consorte ci attendeva per offrire un po' di ristoro dopo i tanti chilometri macinati sotto un caldo sole.
Il resto dei quattro giorni è stato un susseguirsi ininterrotto di appuntamenti, impegni, visite e momenti di cordiale e schietta allegria all'insegna della migliore amicizia consolidata per l'occasione.
Un cenno per non dilungarmi troppo va sicuramente agli appuntamenti che Willy ci aveva preparato con una precisione da far invidia agli svizzeri, il primo presso l'"atelier" del presidente, un'officina stupenda con una quantità tale di macchine utensili ed attrezzature da lasciare a bocca aperta anche i più smaliziati; il secondo alla collezione personale di modelli MECCANO dello stesso Willy, tutti naturalmente funzionanti a vapore, uno spettacolo; il terzo al deposito locomotive di Marseille Blancharde dove l'amico Didier Maè capo deposito istruttore con dovizia di particolari ci ha illustrato le varie fasi di una giornata tipo del deposito, passando dall'aula professionale istruzione allievi macchinisti munita di simulatore di guida (l'altro esistente presso le SNCF si trova a Lille ed è utilizzato per la scuola dei TGV), alle rimesse diesel ed elettrica, quindi dulcis in fundo l'ebbrezza di provare da vivo su un tratto di pochi metri una BB 6500. Quindi il quarto all'insegna dell'aria aperta, visita "en passant" all'enorme ponte ferroviario girevole di Caronte, unico nel suo genere (informazioni presso il sottoscritto) e poi di corsa per una splendida giornata in Camargue passando per Arles.
L'ultimo appuntamento è stato con la manifestazione dei VAP in un bel paese con annesso un piacevole laghetto ove i modelli a vapore della neocostituita sezione hanno dato ampia dimostrazione delle proprie capacità, il tutto allietato dal contorno delle locomotive nostre e dei VAP, quindi spuntino all'aperto ed un arrivederci a presto a Udine.
Voglio ancora una volta ringraziare l'amico Willy, sua moglie Annelore e la figlia Elisabeth perché assieme hanno contribuito affinché il nostro soggiorno fosse il più piacevole possibile: obiettivo centrato in pieno.

Loris Toneguzzo

Novità modellistiche 1997

Anche quest'anno il panorama di novità per gli appassionati di modellismo si presenta alquanto ricco.
Vediamo di elencare qui di seguito quali saranno le proposte delle principali ditte commerciali nel corso del 1997 e anche quelle che sono appena state immesse sul mercato, sia che si tratti di modelli italiani sia che si tratti di modelli di amministrazioni estere ma che possono essere interessanti per noi appassionati.
Iniziamo da una ditta artigianale che si afferma ogni giorno di più nel campo delle riproduzioni di carri merce FS: stiamo parlando della LASER. Dopo aver distribuito i bei carri frigo a tetto tondo (art. 1038/01), ecco in commercio una confezione di tre carri FS in epoca terza; si tratta di un carro frigo a tetto spiovente e di due carri tipo F, di cui uno con garitta.
KLEINMODELBAHN, tramite l'importatore MODELTRENO, ha prodotto un carro serbatoio a due assi della VTG ep. IV (art. 43/96) e un carro Eaos (art. 41/96) entrambi delle FS.
Di MÄRKLIN è la bella MICHELINA nella versione che girò per l'Italia negli anni trenta sponsorizzata dalla Michelin. In livrea castano/isabella è già disponibile in corrente alternata (art. 31247).
E' disponibile da qualche giorno la versione FS dei carri ultrabassi per trasporto camion prodotta da FLEISCHMANN; sono previste tre numerazioni, una con testate per inizio o fine convoglio e due intermedie.
Passiamo ora alle altre marche più note, vale a dire le due italiane LIMA e RIVAROSSI e l'austriaca ROCO, cominciando da quest'ultima. La novità più ghiotta è rappresentata dall'annuncio del modello della locomotiva E 412. L'importatore GIEFFECI ha assicurato che verrà prodotta entro l'anno in più versioni. Per non dilungarsi troppo nelle descrizioni, si riporta la tabella qui a fianco in cui sono indicate tutte le novità italiane previste con relativo numero di catalogo e periodo previsto di uscita.
Da segnalare tra le novità di modelli di altre reti, l'annuncio della Ae 8/14 delle SBB-CFF e della BLS.
RIVAROSSI produrrà entro la primavera le carrozze UIC-X carenate, da tempo annunciate, nelle livree grigio ardesia e rosso fegato/grigio. A sorpresa è presente a catalogo l'ETR 200 in versione d'origine, e, sempre dello stesso modello, una versione GALLETTO dell'elettrotreno che al vero fu esposto alla mostra mondiale di New York del 1939. Le voci che circolavano circa una sicura riproduzione dell'E 428 di terza serie si sono rivelate inconsistenti, tant'è che il modello non è presente a catalogo, il che fa presumere che esso non verrà riprodotto nel corso dell'anno.
Sempre dalla casa comasca avremo le versioni SNCF e SNCB del carro pianale Rgs e, con le opportune modifiche necessarie, anche la versione FS.
LIMA ha in cantiere un vasto programma di riverniciatura nella nuova livrea FS. Quindi verranno riprodotti i modelli della ALn 663 (con condizionatore), della ALn 668, dell'E 633 e inoltre le carrozze a piano ribassato (in scala 1/100) e quelle MDVE. Avremo poi le E 633 con pantografo tipo 52 e le E 632 con pantografo Faiveley (speriamo abbiano il logo del tigre stampato sulle casse, riparando ad una omissione sulla produzione precedente) e la versione dell'E 656 vi VI serie. Sono disponibili in questi giorni le carrozze MDVE nella versione TRENO DELLA NEVE.
La novità più importante della ditta vicentina è senza dubbio l'ETR 460. Dico questo perché e la novità più sicura ad essere prodotta, in quanto l'E 402, seppure presente a catalogo e dato per certo fino a poche settimane fa, ha poche probabilità di essere realizzato nel 1997. L'ETR 460 viene realizzato perché il corrispondente modello dell'ETR 470 è stato richiesto dall'importatore svizzero e

NOVITA' FS ROCO 1997

n° cat.	scala	modello	consegna
24354	N	EUROFIMA 1ª cl nuova livrea FS	feb/mar
24355	N	EUROFIMA 2ª cl nuova livrea FS	feb/mar
24356	N	EUROFIMA 1ª cl 2 toni di grigio	feb/mar
24357	N	EUROFIMA 2ª cl 2 toni di grigio	feb/mar
43826	HO	E 412.004	set
43826.1	HO	E 412.001 serie speciale	ott
43826.2	HO	E 412.002	nov
43826.3	HO	E 412.003	dic
43857	HO	E 412.005 versione c.a.	1998
45218	HO	EUROFIMA 1ª cl nuova livrea FS	feb/mar
45219	HO	EUROFIMA 2ª cl nuova livrea FS	feb/mar
45220	HO	EUROFIMA 1ª cl 2 toni di grigio	feb/mar
45221	HO	EUROFIMA 2ª cl 2 toni di grigio	feb/mar
46155.1	HO	carro Habfis FERRYWAGGON	apr/mag
46155.2	HO	carro Habfis FERRYWAGGON	apr/mag
46199.1	HO	carro cisterna SOGETANK	mar/apr
46376.2	HO	carro casse mobili ARCESE	ott/nov
46509	HO	carro Hbbilns pareti scorrevoli	mar/apr
46509.1	HO	carro Hbbilns pareti scorrevoli	mar/apr
46581	HO	carro canguro con cassone frigo	ott/nov
46582	HO	carro canguro STRACCIARI	nov/dic
46621.3	HO	carro tipo E con carico	mag/giu
46670	HO	carro cisterna VTG blu	apr/mag
46670.1	HO	carro cisterna VTG blu	apr/mag
46793	HO	carro serbatoio da 95 m³	apr/mag
46833	HO	carro merci tipo chiuso	giu/lug
46833.1	HO	carro merci tipo chiuso	giu/lug
46840	HO	carro tipo Gs	giu/lug
46840.1	HO	carro tipo Gs	giu/lug

quindi per ragioni di costi e ricavi, ecc., questo modello ha precedenza su altri in programma, anche se ai modellisti italiani preme di più disporre della locomotiva E 402 piuttosto che l'ETR 460.
Tra i modelli di amministrazioni estere si nota l'annuncio della riproduzione dei TGV THALIS di seconda serie, con muso arrotondato, nelle versioni DB, SNCF e NS.
Questa è la panoramica generale delle novità 1997; ulteriori notizie si potranno avere sfogliando i cataloghi novità delle varie case che sono disponibili alla visione di tutti i soci presso la sede sociale.

Angelo Rigon

D 342 in 5 pollici

In occasione del 4° raduno nazionale vapore vivo, tenutosi a Novegro durante l'ultimo Hobby Model Expo, si è assistito al debutto del D 342.4017.
Il modello, ottimamente realizzato in scala 1:11, è azionato da motori elettrici ed è stato costruito dal socio Giampaolo Piovan di Padova.
Le altre locomotive del gruppo vapore vivo sono state molto ammirate e molto impegnate nel trasporto dei passeggeri durante la tre giorni milanese.

Nuove videocassette

La VIDEO 90 di G. Piovan ha in programma per il 1997 la pubblicazione delle seguenti videocassette realizzate professionalmente:

- La Ferrovia Adria-Mestre con riprese dalla cabina, dall'esterno e degli interni e con l'inserimento di filmati storici di G. Vedovato;

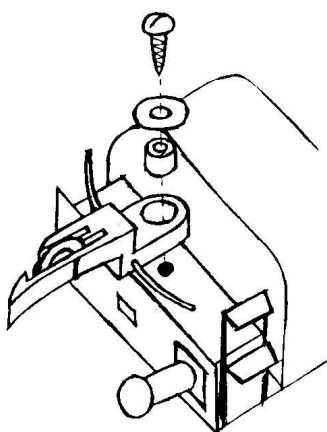
- La Ferrovia del Cadore con inserimento di immagini storiche di G. Vedovato (in particolare sono riprese le 743) e di immagini recenti;

- Gli ultimi treni merci con le E 636.

Le cassette si possono prenotare presso la carrozza SAT dove sono ancora disponibili le cassette "Vapore in Cadore".

Gancio anteriore per l'835 Rivarossi

Grande delusione per i plasticisti nel verificare che il bel modello della locomotiva a vapore 835, presentato in quattro versioni dalla Rivarossi alla fine del '95, è privo del gancio modellistico sul frontale anteriore.
In questo modo non si può usare il modello sul plastico per riprodurre l'uso tipico della macchina vera e cioè l'esecuzione delle manovre; infatti la 835 è la più classica delle locomotive da manovra italiane.
Io ho ovviato alla mancanza con una semplice operazione: l'applicazione del gancio corto Roco art. 40282. Si tratta di forare il telaio della locomotiva centralmente in corrispondenza del pancone; in questo foro si avvita una piccola vite autofilettante 2 x 5 o 2,2 x 4,5 (art. 717651000 ricambi Lima) che fisserà il nuovo gancio. Essendo però il foro del perno del gancio più largo della vite bisogna interporre fra i due un pezzo di tubo delle dimensioni adatte ed inserire una rondella sotto la vite.
Lo stesso risultato si può ottenere con i ganci dei nuovi E 632/633 della Lima ottenibili come ricambio (art. 708444063). In questo caso non serve ne il tubetto ne la rondella.

Claudio Canton

Mercatino

CEDO modelli e materiale vario nelle scale HO e N. Elenco disponibile in carrozza o su richiesta.
Valter Paoluzzi, tel. 0432 673140.

CEDO modelli in scala HO. Elenco disponibile in carrozza o su richiesta.
Fabio Dobran, tel. 0432 512637 (ore serali).

CEDO Märklin 4631 tramoggia DB, 4656 tramoggia B, Rivarossi 11888 locomotiva Diesel-elettrica CF 20-4 Minneapolis & St. Louis, tender americano. Disponibili in carrozza.
Manrico Piazza, tel. 0432 923357.

CEDO riviste EISENBAHN n° 10/71 e anni 72, 73, 74 completi.
Lorenzo Mazzitelli, tel. 0432 546055.

CEDO Lima 309273L e 309275L semipilota MDVC TE e TD (disponibili in carrozza), 309144-309145-309146 carrozze Silberlinge; Liliput 110 042 E 10.324, 110 131 E 10.1312, 17703 ETA 180.
Mauro Zamolo, rivolgersi in carrozza o tel. 0432 985046.

CEDO Lima 8065L 13.2131 NSB, 208100LGP 103.110-3 DB, E 633.022 invecchiato e con macchinisti. Disponibili in carrozza.
Roberto Attisani, tel. 0432 471496.

CEDO Lima 303217K tramoggia Fals FS, 309066 carro Eaos FS, Piko 52040 Kö 0233 DB. Disponibili in carrozza.
Roberto Chiandussi, tel. 0432 500714.

CEDO Lima 309271 - 309271S - 309275L carrozze MDVC elaborate e con passeggeri, la semipilota TD con gancio realistico ed accoppiatori. Disponibili in carrozza.
Sandro Gor, tel. 0432 761532.

CERCO Scetmas Diesel sovietica TEP 10 Druzba e rotabili di produzione dei paesi dell'est.
Alberto Isoardi, via Trieste 26 12037 Saluzzo CN, tel. 0175 43483.

Possiamo acquistare il libro fotografico
LE FERROVIE DEL TRENTINO E DEL VENETO
di H.J. e C. Rosenberger
ed altre pubblicazioni a prezzo scontato
Informazioni e prenotazioni presso
Claudio Canton, tel. 0432/480143 o 0338/6767795

Recensioni

Libro: TRANSALPINA - UN BINARIO PER TRE POPOLI / EDIZIONI DELLA LAGUNA

E' disponibile nelle librerie il libro dedicato alla ferrovia Transalpina Assling (oggi Jesenice) - Triest St. Andrae (oggi Trieste Campo Marzio) ed edito in occasione dei 90 anni della linea.
Il volume di pregevole fattura è di cospicue dimensioni (25x23x4 cm) e conta ben 360 pagine.
Il testo è suddiviso in 26 capitoli, ben scritti da 17 autori. In pratica è una raccolta di saggi con tema centrale la nostra linea che viene analizzata in tutti i suoi molteplici aspetti, dalla tecnica di costruzione al servizio, alla vita attorno ad essa ed al turismo. Non bisogna infatti dimenticare che sulla linea passano annualmente almeno una ventina di treni speciali a vapore, anche compresi nell'orario (come in Italia!!!).
Il libro si presenta con la copertina nera, nel mezzo della quale spicca il portale di una galleria verso la quale sta dirigendosi una vaporiera (33 JZ, ex 52 DR); nel risvolto della copertina è presente un'altra immagine su 2 pagine (peccato che la foto è ripetuta anche sull'altro risvolto a fine libro; secondo il mio parere era più opportuno inserire una foto diversa).
Ed in tema di immagini, il libro è supportato da una buona quantità di esse; infatti si contano ben 39 foto a colori e 154 in bianco-nero - peccato che una foto in bianco-nero viene ripetuta per ben 6 volte: è usata come una specie di punto alla fine di alcuni capitoli -.
Oltre alle immagini fotografiche vi sono le riproduzioni di documenti, di disegni, di piantine, di orari e di tabelle, per un totale di 76 immagini. Inoltre al volume sono allegati una cartina con le varie ipotesi di progetto del tracciato e una riproduzione d'orario.
I capitoli hanno la peculiarità più unica che rara di essere scritti in 3 lingue (italiano/tedesco/sloveno), ovvero quelle dei tre popoli che vengono citati nel titolo. Per essere più precisi, i capitoli sono scritti in italiano e riassunti nelle altre due lingue.
Il libro è in vendita presso le librerie ad un prezzo oscillante tra le 55.000 e le 60.000 lire.
Un'ultima curiosità: il volume ha un peso di oltre 2 chilogrammi.

Videocassetta: A TUTTO VAPORE ATTRAVERSO IL FRIULI E VENETO ORIENTALE / Ed. S.D.R. & Co.

Il giorno 25 aprile 1996 il gruppo di appassionati di Portogruaro ha organizzato un treno a vapore con percorso circolare di ben 180 km.
La partenza e l'arrivo erano fissati a Portogruaro; il percorso toccava le località di Latisana, Cervignano, Ronchi Sud e Nord (fra le due località si percorre un raccordo utilizzato dai treni merci e pertanto il passaggio del treno passeggeri, per di più a vapore, dava un tocco d'interesse in più all'insieme), Redipuglia, Gorizia, Udine e Casarsa; venivano così percorse 4 linee, 2 regioni e 4 province, oltre che 2 compartimenti.
Premesso tutto ciò un nutrito gruppo di nostri soci con videocamere si è apprestato ad immortalarlo, ma.....
Si c'è un ma! Che è costituito dal brutto tempo con una pioggia primaverile che ha disturbato l'effettuazione delle riprese ed anche reso difficile l'inseguimento; nonostante tutto i nostri sono riusciti a portare a casa delle buone riprese (se questa non si chiama abnegazione alla passione....).
Il video inizia con una vista mattutina della stazione di Portogruaro con il treno che erutta fumo in 3°binario mentre una voce femminile fuori campo descrive brevemente quello che si vedrà e ricorda che a causa della pioggia le riprese non sono di ottima qualità.
La partenza del convoglio trainato dalla 740.108 di Udine, che si porta dietro ben 10 vetture (7 del museo di Trieste e 3 Corbellini delle FS), avviene sotto uno scroscio di pioggia del quale si sente bene il rumore.
A proposito del suono, la colonna sonora comprende solo i rumori originali registrati in presa diretta tranne che all'inizio ed alla fine ove si trovano un breve brano musicale e due altrettanto brevi interventi della speaker.
Le riprese seguono quasi tutto il tragitto, riprendendone comunque i passaggi più importanti con varie tecniche quali paralleli, punti fissi con l'uso anche dello zoom, senza disdegnare delle riprese in cabina di tanto in tanto inserite; belle le dissolvenze per mostrare delle inquadrature dello stesso luogo, ma da angolazioni diverse.
Il filmato termina dopo circa un'ora e un quarto con delle suggestive immagini notturne, che fra l'altro rendono onore al duro lavoro del personale di macchina, a cui va il nostro più sincero ringraziamento per il lavoro che svolge per l'effettuazione dei treni a vapore.
La videocassetta è disponibile presso la nostra carrozza assieme alle altre prodotte dall'S.D.R. & Co. nel 1996: 150 anni di ferrovie in Slovenia (inerente alla manifestazione di Celje) e Immagini di treni a vapore 3 (raccolta di immagini di alcuni treni speciali del 1996) - recensioni sui prossimi numeri -. E' anche disponibile l'elenco di tutte le videocassette fino ad ora realizzate amatorialmente da questo gruppo di amici (questi filmati vengono forniti su richiesta).

Denis Carlutti

Il 4 marzo in stazione a Udine sul 1° binario sarà esposto l'ETR 500.

Nei primi tre giorni di bel tempo compresi tra il 15 e il 30 di marzo le locomotive a vapore 740.108 e 880.051 saranno utilizzate per effettuare riprese cinematografiche sulle rive di Trieste.

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

Allegato al Numero Speciale di Gennaio 1997 di Cronaca e Cultura
Periodico del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Aut. Trib. di Udine N° 9/94 del 21/06/94
Distribuzione gratuita - Sped. a.p. comma 27 art. 2 legge 549/95
Poste Italiane EPE filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio